



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I- CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS - CCJ
CURSO DE DIREITO**

WILLAMY RICARDO DA CONCEIÇÃO COSTA

**EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: DISCUSSÃO ACERCA DAS ALTERAÇÕES
LEGISLATIVAS**

CAMPINA GRANDE - PB

2017

WILLAMY RICARDO DA CONCEIÇÃO COSTA

**EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: DISCUSSÃO ACERCA DAS ALTERAÇÕES
LEGISLATIVAS**

Artigo Científico apresentado ao Centro de Ciências Jurídicas, Departamento de Direito Público da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à conclusão do Curso de Bacharelado em Direito.

Área de Concentração: Direito Penal
Orientadora Prof^a. Dr^a. Rosimeire Ventura Leite.

CAMPINA GRANDE - PB

2017

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do Trabalho de Conclusão de Curso.

C237e Costa, Willamy Ricardo da Conceicao.
Embriaguez ao volante [manuscrito] : discussão acerca das alterações legislativas / Willamy Ricardo da Conceicao Costa. - 2017

32 p. : il. colorido.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Direito) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Jurídicas, 2017.

"Orientação : Profa. Dra. Rosimeire Ventura Leite, Coordenação do Curso de Direito - CCJ."

1. Legislação de trânsito. 2. Embriaguez ao volante. 3. Código de trânsito brasileiro.

21. ed. CDD 363.12

WILLAMY RICARDO DA CONCEIÇÃO COSTA

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: DISCUSSÃO ACERCA DAS ALTERAÇÕES
LEGISLATIVAS

Artigo Científico apresentado ao Centro de Ciências Jurídicas, Departamento de Direito Público da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à conclusão do Curso de Bacharelado em Direito. Orientadora Prof.^a Dr.^a Rosimeire Ventura Leite.

Aprovada em: 24/11/2017.


BANCA EXAMINADORA



Prof.^a Dr.^a Rosimeire Ventura Leite / UEPB
Orientadora



Prof. Msc. Amilton de França/ UEPB
Examinador



Prof. Dr. Francisco de Assis Batista / UEPB
Examinador

As pessoas de bom coração, pessoas que busco como fonte inspiradora e que não tenho palavras ou expressões para expressar nem que seja a metade dos sentimentos que sinto por elas, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

A **Deus**, por proporcionar toda felicidade que estou desfrutando com a conclusão deste curso.

A todos aqueles que acreditaram em mim, e influenciaram na minha educação e personalidade que tanto me envaidece.

À minha esposa **Joana D`arc** e aos meus filhos **Willian, Jullia e Wendell** que estão sempre ao meu lado me apoiando, principalmente nos momentos difíceis.

À minha orientadora Dr.^a Rosimeire Ventura Leite, pela compreensão e apoio na formulação de cada linha deste trabalho.

À toda a minha **família**, que são os pilares de sustentação desta pessoa que os admira profundamente

A meus **colegas** de turma, pelos laços de amizade feitos nestes anos de estudos, desfrutando de bons e maus momentos.

Aos professores do Curso de Direito e funcionários, que integram a Universidade Estadual da Paraíba, que me acolheram, pelo empenho e presteza para com este discente.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 DROGAS: CLASSIFICAÇÃO E EFEITOS.....	9
2.1 ÁLCOOL: CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	10
2.2 CONSEQUÊNCIAS DO USO DO ÁLCOOL	11
2.3 MORTES NO TRÂNSITO E SITUAÇÃO BRASILEIRA	11
2.4 PREJUÍZOS E MORTES	12
3 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL	14
3.1 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO	16
3.2 LEI 11.705 (LEI SECA)	19
3.3 MODIFICAÇÕES NA LEI SECA (LEI 12.760/2012)	20
3.4 LEI 13.281 DE 2016 E ALTERAÇÕES NO CTB	22
4 JULGADOS SOBRE DIREÇÃO E ÁLCOOL.....	22
4.1 APELAÇÃO CRIMINAL nº 0000336-29.2010.815.0141 – Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba.	22
4.2 APELAÇÃO CRIMINAL nº 00158326820158152002 – Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba.....	23
4.3 APELAÇÃO CRIMINAL nº 0005869-67.2014.815.2003 – Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba.....	24
5 ESTATÍSTICAS PARA REFLEXÃO.....	25
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	27
REFERÊNCIAS	30

EMBRIAGUEZ AO VOLANTE: DISCUSSÃO ACERCA DAS ALTERAÇÕES LEGISLATIVAS

COSTA, Willamy Ricardo da Conceição¹

RESUMO

A violência no trânsito brasileiro é uma realidade incontestável, em parte, provocada pela mistura nada benéfica de álcool e direção. Para mitigar essa realidade a legislação pátria vem se aperfeiçoando para garantir a incolumidade das pessoas e salvaguardar vidas. O presente artigo faz uma reflexão da evolução legislativa do tema referente a embriaguez ao volante e suas implicações punitivas. A análise tem por referência a legislação vigente que aborda a embriaguez e a condução de veículo automotor, assim como a melhor doutrina referente ao assunto, jurisprudência e artigos relacionados. O trabalho de cunho dissertativo faz a análise evolutiva da Lei confrontando o interesse individual e garantias constitucionais fundamentais versus interesse coletivo na construção do direito universal de um trânsito mais seguro para a coletividade.

Palavras-chave: Legislação de trânsito. Modificações. Embriaguez ao volante.

¹ Acadêmico do curso de Bacharelado em Direito da Universidade Estadual da Paraíba, Campus I. Email: sgtwillamy@hotmail.com

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo científico, intitulado “Embriaguez ao volante: discussão acerca das alterações legislativas”, tem como objetivo analisar as alterações legislativas promovidas pelo ordenamento pátrio, as quais alteram dispositivos do Código de Trânsito Brasileiro, notadamente pela Lei 11.705/2008, em seguida pela Lei 12.760/2012, e posteriormente pela Lei 13.281 de 2016, no que diz respeito ao crime de embriaguez ao volante, mais especificamente quanto à sanção administrativa para os condutores de veículos que se recusam a ser submetidos ao teste do etilômetro (bafômetro), a exame clínico, a perícia ou a outro procedimento que permita certificar a influência de álcool ou outra substância psicoativa em seu organismo, pois, com o recente crescimento na violência do trânsito, fez-se necessário a adoção de uma legislação que atendesse o interesse coletivo, que é ter um trânsito seguro. Isso porque o número de acidentes de trânsito aumentou assustadoramente, resultando em milhares de vidas ceifadas, vislumbrando, com isso, a necessidade da aplicação de medidas rigorosas para aqueles que cometem a infração tipificada na lei.

Analisando, no campo acadêmico, a adoção de alterações legislativas que reprimem a ingestão alcoólica associada à condução de veículo automotor, verifica-se a validade e pertinência de ensejar uma medida considerada mais incisiva que suprime um direito individual em prol do interesse coletivo, uma vez que a legislação de trânsito vem sendo renovada e suas alterações trazem novas discussões referentes ao crime de embriaguez ao volante. Dessa forma, o presente artigo aborda as reformas introduzidas pelas leis no tocante ao crime relacionado ao consumo de álcool e direção veicular.

Este artigo justifica-se pelo fato do tema apresentar grande relevância social, uma vez que todas as pessoas são afetadas direta ou indiretamente pela renovação da lei, a qual tem como objetivo primordial a garantia da vida. A importância da abordagem reside no fato de que muito se discute, inclusive no âmbito acadêmico, sobre o assunto tendo como resultado diversas produções sobre o tema. A escolha da temática deveu-se a necessidade de abordar um problema que reflete diretamente na vida de todos os condutores, bem como de terceiro que são afetados pela irresponsabilidade daqueles que misturaram bebida e direção. Esse estudo não interessa apenas aos especialistas da Ciência do Direito, mas a todos os cidadãos que direta ou indiretamente podem ter interesses seus atingidos por uma nova norma jurídica.

Para concretização desse artigo foi utilizado o método de abordagem dedutiva, com método de procedimentos comparativo confrontando as legislações, jurisprudências e

posicionamentos doutrinários sobre o tema com o fito de se ter um posicionamento crítico sobre o assunto. Os meios de investigação envolveu a coleta bibliográfica, consulta à jurisprudência e outros documentos atinentes, além de consulta a blogs e artigos na *World Wide Web* (rede de alcance mundial de computadores)

Inicialmente, tratar-se-á de alguns conceitos sobre drogas e suas classificações, inclusive do uso álcool e suas consequências, um breve histórico da legislação de trânsito, para após adentrar na evolução da lei e doutrina correlacionada, em sequência observa-se alguns julgados do Tribunal de Justiça da Paraíba que reforçam a aplicabilidade das mudanças para garantia do tão sonhado trânsito seguro.

2 DROGAS: CLASSIFICAÇÃO E EFEITOS

Para a Organização Mundial da Saúde (OMS), pode ser considerada como droga a substância que não seja produzida pelo organismo, tendo esta, atuação sobre um ou mais de seus sistemas, trazendo como consequências alterações no funcionamento.²

No universo das drogas, existem aquelas que são utilizadas com finalidade terapêutica, produzindo, assim, efeitos benéficos ao organismo (medicamentos), no entanto, existem outras que trazem consequências maléficas. Por outro lado, uma mesma substância pode ser considerada venenosa ou tóxica em alguma situação e como medicamento noutra.

Do ponto de vista legal, as drogas são classificadas como lícitas (aquelas que podem ser adquiridas de maneira legal, restringindo-se o acesso em algumas situações a exemplo de medicamentos comprados apenas com receita especial) e ilícitas (proibidas por lei). De acordo com o Centro Brasileiro de Informações sobre Drogas Psicotrópicas (Cebid)³, em levantamento datado de 2005, as drogas lícitas são as mais consumidas, notadamente o consumo do álcool desponta como campeão com 49,8% da população consumindo. Dessa forma, a interferência sobre a força de trabalho é muito maior, a saúde pública e a Previdência Social, através dos danos psicossociais e físicos causados.

² NICASTRI, Sérgio. Drogas: classificação e efeitos no organismo. Disponível em: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:LLOs4_N_nLkj:www2.ufrb.edu.br/crr/material-didatico-ok/category/3-curso-de-atualizacao-em-atencao-integral-aos-usuarios-de-crack-e-outras-drogas-para-profissionais-atuantes-nos-hospitais-gerais%3Fdownload%3D36:unidade-1-drogas-classificacao-e-efeitos-no-organismo+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br. Acesso em: 01 set 2017.

³ CARLINI, E. A, (supervisão) [et. al.] II Levantamento domiciliar sobre o uso de drogas psicotrópicas no Brasil: estudo envolvendo as 108 maiores cidades do país: 2005 /. Disponível em: < <http://www.cebid.com.br/wp-content/uploads/2014/10/II-Levantamento-Domiciliar-sobre-o-Uso-de-Drogas-Psicotr%C3%B3picas-no-Brasil.pdf>>. Acesso em: 19 set 2017.

Outra classificação vai de acordo com a ação da droga sobre o sistema nervoso central (SNC): Drogas depressoras da atividade mental; estimulantes e perturbadoras, sendo o álcool categorizado no rol das depressoras, uma vez que tem como característica a diminuição da atividade do SNC, como consequência uma euforia inicial progredindo para sonolência, diminuição da atividade motora, mitigação da reação a dor e ansiedade.

2.1 ÁLCOOL: CONSIDERAÇÕES GERAIS

O álcool é resultado do processo da fermentação de vegetais, a exemplo da uva, cevada e cana-de-açúcar. Destaque-se que a concentração de álcool em bebidas produzidas pelo processo de fermentação é de até 10% do produto final, concentração maior que esta é obtida através da destilação. Desde tempos remotos – pré-históricos, são conhecidas as propriedades tóxicas e eufóricas do álcool, dessa forma quase todos nossos antepassados tiveram contato com sua utilização, portanto desponta como a substância psicotrópica mais disseminada pelos numerosos países do planeta, pois em pequenas doses causa euforia e diminui as inibições, o que facilita a socialização.

Importante destacar que, de acordo com o tipo de bebida consumida, com a velocidade da ingestão, com a presença de alimentos no estômago e do metabolismo, pode-se ter uma variação dos efeitos do álcool e os níveis dessa mesma substância no sangue.

Os níveis de álcool na rede sanguínea podem causar efeitos de várias intensidades: BAIXO – desinibição do comportamento; diminuição da crítica; hilariedade e labilidade efetiva (a pessoa ri ou chora por motivos pouco significativo; certo grau de incoordenação motora; Prejuízo das funções sensoriais; MÉDIO - Maior incoordenação motora (ataxia); a fala torna-se pastosa, há dificuldades de marcha e aumento importante do tempo de resposta (reflexos mais lentos); aumento da sonolência, com prejuízo das capacidades de raciocínio e concentração; ALTO - Podem surgir náuseas e vômitos; visão dupla (diplopia); acentuação da ataxia e da sonolência (até o coma); pode ocorrer hipotermia e morte por parada respiratória.

Destaque-se que a ingestão contínua da substância alcoólica faz surgir certa tolerância e síndrome de abstinência.

O álcool é uma das primeiras drogas utilizadas por pessoas ainda na sua juventude, em geral muito cedo e com doses desregradadas. De maneira geral, a pessoa usuária que se torna dependente procura efeitos mais nefastos nas drogas ilícitas. Um dado interessante é que o impacto do álcool sobre o sistema público de saúde é maior que os recursos arregrados com a tributação sobre a venda desses produtos. O fato é que, devido à pressão cultural e social, o álcool desponta como um importante fator de integração social.

2.2 CONSEQUÊNCIAS DO USO DO ÁLCOOL

O custo social do uso indevido de drogas, notadamente o álcool etílico, é astronômico, uma vez que os malefícios que uso da substância traz para o corpo social são irreparáveis, essa é a conclusão das observações de Beatriz Carline:

Uma análise dos exames toxicológicos realizados no Instituto Médico Legal de São Paulo, durante 1994, apontou que 52% das vítimas de homicídio, 64% das vítimas de afogamentos fatais e 51% das vítimas fatais de acidentes de trânsito apresentaram álcool na corrente sanguínea em níveis mais elevados do que o permitido por lei (a taxa máxima de álcool no sangue prevista pelo Código Brasileiro de Trânsito era de 0,6 gramas por litro).

Em Curitiba, encontraram-se evidências de que 58,9% dos autores dos crimes e 53,6% das vítimas de 130 processos de homicídio, ocorridos entre 1990 e 1995 e julgados nos Tribunais do Júri da cidade, estavam sob efeito de bebida alcóolica no momento da ocorrência.

Em Recife, durante o Carnaval de 1997, 88,2% das vítimas fatais e 80,7% das vítimas não-fatais de acidentes de trânsito apresentaram exame positivo para intoxicação alcoólica.

Estudos feitos em prontos-socorros de Brasília, Curitiba, Recife, Salvador, São Paulo e Campinas, por diferentes autores e instituições, também constataram presença de álcool no sangue de vítimas de acidentes em porcentagens que variaram de 29 a 61%.

Em relação a distúrbios mentais propriamente ditos, o diagnóstico de síndrome de dependência do álcool vem tendo destaque absoluto na proporção de internações psiquiátricas por drogas no Brasil, variando entre 90 e 95% do total, desde os anos 1980.⁴

Não é novidade que o álcool é uma droga que pode ter efeito depressor ou estimulante sobre o cérebro. Seu consumo aumenta o risco de acidentes porque modifica a capacidade de discernimento, torna reflexos mais lentos, deteriora a visão. Ainda assim, é comum e amplamente registrado o uso de álcool por motoristas brasileiros, atitude ainda mais que temerária pelas consequências sociais que essa atitude causa.

2.3 MORTES NO TRÂNSITO E SITUAÇÃO BRASILEIRA

A Organização Mundial da Saúde (OMS) contabilizou, em 2009, cerca de 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Aproximadamente 50 milhões de pessoas sobreviveram com sequelas. São 3 mil vidas perdidas por dia nas estradas e ruas ou a nona maior causa de mortes no mundo. Os acidentes de trânsito são o primeiro responsável por mortes na faixa de 15 a 29 anos de idade, o segundo na faixa de 5 a 14 anos e o terceiro na faixa de 30 a 44 anos. Atualmente, esses acidentes já representam um custo de US\$ 518

⁴ BRASIL. Secretaria Nacional de Segurança Pública. Prevenção ao uso Indevido de Drogas – Curso de Capacitação para Conselheiros Municipais. Disponível em: < http://www.conselhodacrianca.al.gov.br/sala-de-imprensa/publicacoes/Livro_senasp.pdf>. Acesso em: 17 set 2017.

bilhões por ano, ou um percentual entre 1% e 3% do produto interno bruto de cada país. Com base nesse estudo, a Assembleia-Geral das Nações Unidas editou, em março de 2010, uma resolução definindo o período de 2011 a 2020 como a “Década de ações para a segurança no trânsito”.⁵

Com isso, caso não se tenha nenhuma atitude por parte do poder público, a OMS estima que 1,9 milhão de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa) e 2,4 milhões, em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes a cada ano com traumatismos e ferimentos. A intenção da ONU com a "Década de ação para a segurança no trânsito" é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, 5 milhões de vidas até 2020.

O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, precedido por Índia, China, EUA e Rússia e seguido por Irã, México, Indonésia, África do Sul e Egito. Juntas, essas dez nações são responsáveis por 62% das mortes por acidente no trânsito. O problema é mais grave nos países de média e baixa renda. A OMS estima que 90% das mortes acontecem em países em desenvolvimento, entre os quais se inclui o Brasil. Ao mesmo tempo, esse grupo possui menos da metade dos veículos do planeta (48%), o que demonstra que é muito mais arriscado dirigir um veículo — especialmente uma motocicleta — nesses lugares. As previsões da OMS indicam que a situação se agravará mais justamente nesses países, por conta do aumento da frota, da falta de planejamento e do baixo investimento na segurança das vias públicas.

O que podemos concluir com a atual situação brasileira é que, se continuarmos no estágio atual, caminhamos para angariar a colocação terceira entre os três países do mundo que mais matam pessoas no trânsito.

2.4 PREJUÍZOS E MORTES

Um grupo de pesquisadores gaúchos passou o ano de 2008 nos prontos-socorros e necrotérios de Porto Alegre para concluir o estudo Custos dos Acidentes de Trânsito com Vítimas Causados por Abuso do Álcool. O levantamento constatou a presença de álcool no sangue em 36,7% das 155 vítimas fatais de trânsito analisadas. Entre esses mortos, com média de idade de 34 anos, um em cada três era motociclista. O mesmo estudo estimou o que essa

⁵ SENADO FEDERAL. Revista em Discussão. Violência: Explosão de motos e mortes. Ano 3 – Nº13. Pg 21. Disponível em: < http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201204%20-%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2012_internet.pdf>. Acesso em: 05 set 2017.

mortalidade representou de sobrecarga ao sistema de saúde e em perda de produtividade econômica. O SUS avaliou o custo total dos acidentes causados por abuso de álcool em R\$ 66,44 milhões, enquanto a Associação Médica Brasileira (AMB) estimou em R\$ 69,9 milhões. As 155 mortes equivalem a 5.881 anos de vida desperdiçados (levando-se em conta a expectativa média da população brasileira) e a 33.932 dias perdidos de trabalho. As despesas médicas diretas, compõe pequena parcela do montante (11,6%), cabendo aos custos indiretos (dias perdidos e mortalidade) a maior parte. Mesmo entre aqueles que sobrevivem ao acidente as perdas são tremendas. No universo avaliado pelo estudo, 35% perderam renda após o acidente e, destes, 60% admitiram ter perdido de 75% a 100% da renda, devido a sequelas e posterior incapacidade parcial ou total para o trabalho.⁶

Interessante notar que o Ministério da Saúde mantém programas voltados para a prevenção e a redução de lesões e mortes no trânsito, entre eles o Projeto Vida no Trânsito, lançado em 2010. Em setembro de 2012, o Ministério autorizou o repasse de R\$ 12,8 milhões para que os 26 estados e o Distrito Federal pudessem ampliar e fortalecer ações previstas no projeto. Um dos pontos principais do Vida no Trânsito é a qualificação das informações. As secretarias estaduais e municipais de saúde fazem a integração dos dados sobre acidentes de trânsito e vítimas (como feridos graves e mortes). A partir daí, gestores de saúde identificam fatores de risco e grupos de vítimas mais significativos em seus municípios. Cabe às prefeituras, então, desenvolver programas e projetos de intervenção que reduzam esses fatores e os pontos críticos de ocorrência de acidentes. Para isso, os municípios e os Estados recebem recursos federais e devem aderir a outras medidas do Ministério da Saúde, como o Projeto de Redução da Morbimortalidade por Acidentes de Trânsito e o de Vigilância de Violências e Acidentes (Viva). O projeto prioriza a intervenção em fatores de risco ou segmentos vulneráveis, que são responsáveis pelas causas e pela gravidade dos acidentes de trânsito, como o excesso de velocidade e a associação entre álcool e direção.⁷

⁶ SENADO FEDERAL. Revista em Discussão. Violência: Explosão de motos e mortes. Ano 3 – Nº13. Pg 32. Disponível em: < http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201204%20-%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2012_internet.pdf>. Acesso em: 05 set 2017.

⁷ SENADO FEDERAL. Revista em Discussão. Violência: Explosão de motos e mortes. Ano 3 – Nº13. Pg 57. Disponível em: < http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201204%20-%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2012_internet.pdf>. Acesso em: 05 set 2017.

3 LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO NO BRASIL

No início de século passado, o Brasil foi marcado pela urbanização, industrialização e, principalmente, pelo grande crescimento da frota de veículos em circulação no país, exigindo, assim, uma revisão da legislação de trânsito. Já em outubro do longínquo ano de 1910 foi publicado o primeiro Decreto nº 8.324 que aprovou a regulamentação do trânsito. O referido decreto previa que os condutores tivessem controle da velocidade ou mesmo parar o veículo diante da possibilidade de causar acidente.⁸

No ano de 1922, foi instituído o Decreto Legislativo nº 4.460 que, por sua vez, abordou questões como: estradas de rodagem, medidas proibitivas da circulação de veículos de tração animal e limites de carga máxima de veículos, construção de novas estradas.⁹

Já por volta dos idos de 1927, através do Decreto Legislativo nº 5.141, fora criado o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federais.¹⁰

Em 1928, foi aprovado o Decreto nº 18.323, o qual regulamentou a circulação internacional de automóveis no território brasileiro e a sinalização, segurança no trânsito e polícia nas estradas de rodagem.¹¹

Dada a importância do tema, em 1941 entrou em vigor o Código Nacional de Trânsito - Decreto Lei nº 2.994, o qual passou a reger o Trânsito do país.¹²

Ainda no longínquo ano de 1941, foi aprovado o Decreto Lei nº 3.651, dando nova redação ao novel Código Nacional de Trânsito.¹³

⁸ BRASIL. Decreto nº 8.324, 27 de Outubro de 1910. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 26 set 2017.

⁹ BRASIL. Decreto nº 4.460, de 11 de janeiro de 1922. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>>. Acesso em: 26 set 2017.

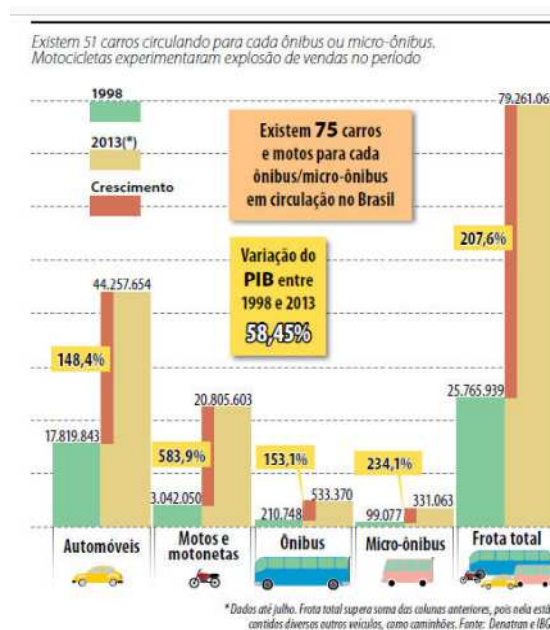
¹⁰ BRASIL. Decreto nº 5.141, de 5 de janeiro de 1927. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>>. Acesso em: 26 set 2017.

¹¹ BRASIL. Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 set 2017.

¹² BRASIL. Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941. Institui o Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decllei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 26 set 2017.

No ano de 1966, foi instituído o Código Nacional de Trânsito (CNT), através da Lei nº 5.108, que vigorou por 31 anos.¹⁴ Saliente-se que em meados da década de sessenta, com o vertiginoso crescimento da frota de veículos automotores resultado do crescimento da indústria automobilística, a insegurança no trânsito também cresceu em proporções assustadoras, o que trouxe a necessidade de leis especiais para criminalizar condutas que até aquele momento eram tidas como no máximo ilícitos administrativos. A partir da década de setenta, o número de acidentes de trânsito cresceu de forma geométrica, ocasionando muitas mortes, surgindo a necessidade da aplicação de uma pena mais rigorosa e eficiente àqueles que cometessem o delito, uma vez que não havia previsão no Código de Trânsito Brasileiro, sendo utilizado para tal o Código Penal para tipificar crimes de trânsito que acarretassem lesão corporal ou homicídio.¹⁵

Figura 1 – Frota Nacional triplicou nos últimos 15 anos



Fonte: Revista em discussão¹⁶

¹³ BRASIL. Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=28284&tipoDocumento=DEL&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 26 set 2017.

¹⁴ BRASIL. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm. >. Acesso em: 26 set 2017.

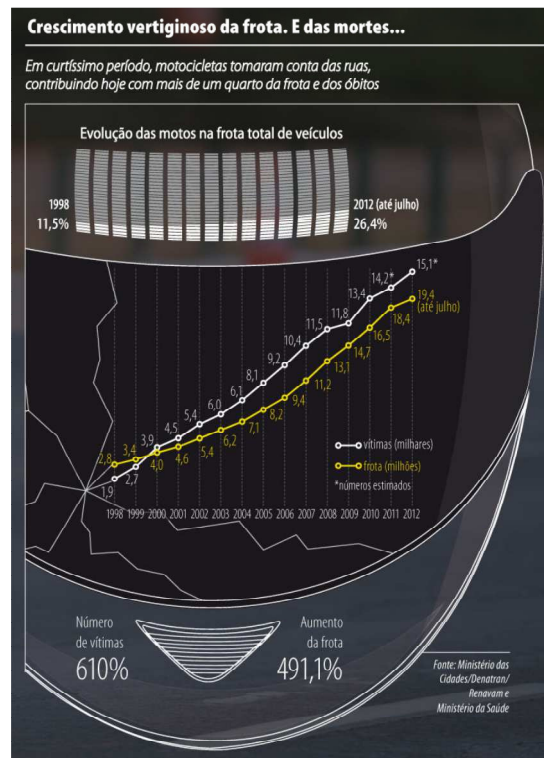
¹⁵ http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/estatisticas_do_denatran

¹⁶ SENADO FEDERAL. Revista em Discussão. Mobilidade Urbana: hora de mudar os rumos. Ano 4 – Nº18. Pg 10. Disponível em: < <https://www12.senado.leg.br/jornal/revista-em-discussao>>. Acesso em: 05 set 2017.

Na década passada, devido ao forte desempenho da economia brasileira, a população teve mais acesso a bens e serviços não acessíveis em tempos de outrora, pois a renda *per capita* do brasileiro aumentou, tendo consequência uma ligeira diminuição da desigualdade, conseqüentemente, o consumo de bens duráveis aumentou, dentre eles o consumo de veículos automotores.

De outro lado o acesso de mais pessoas ao mercado consumidor, sem o devido preparo para receber as novas demandas, trouxe conseqüências nefastas, sendo que os engarrafamentos de trânsito, que batem sucessivos recordes nas maiores cidades, e as mortes no trânsito, são demonstrações incisivas do desalinhamento entre consumo e infraestrutura.

Figura 2 – Crescimento vertiginoso da frota e das mortes.



Fonte: Revista em discussão¹⁷

3.1 CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) foi instituído no ano de 1997 através da Lei nº 9.503, datada de 23 de setembro daquele ano. A motivação do legislador em instituir o

¹⁷ SENADO FEDERAL. Revista em Discussão. Violência: Explosão de motos e mortes. Ano 3 – Nº13. Pg 7. Disponível em: < http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201204%20-%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2012_internet.pdf>. Acesso em: 05 set 2017

referido Código veio da necessidade de modernizar as vias, o crescimento dos centros urbanos, e, principalmente, do elevado número de acidentes no trânsito, haja vista que o Brasil despontava como um dos campeões em acidentes automobilísticos.

O art. 1º, § 2º do CTB diz que “o trânsito, em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.”

Atualmente, o CTB já passou por diversas modificações, buscando se adequar à realidade do trânsito, trazendo tipificações de crimes de trânsito com penalidades cada vez mais rigorosas, a exemplo do tratamento com os condutores embriagados que têm sua conduta caracterizada como uma infração administrativa e também como um crime de trânsito.

Com o CTB houve ampliação das penalidades aplicadas aos condutores, a exemplo da possibilidade de recolhimento da Carteira Nacional de Habilitação (CNH) ou da licença para dirigir (art. 269, III e IV); a suspensão da licença para dirigir (art. 294) etc. A grande inovação do CTB, foi a possibilidade de penalizar o condutor que cometesse crime de trânsito com pena privativa de liberdade. Dessa forma, o Código inova em relação às normas de trânsito que o precederam, definindo os crimes de trânsito, os quais deixam de ser tipificados no Código Penal (CP), tratando os crimes cometidos na direção veicular como culposos, prevendo penas mais rigorosas que o CP.

Destaque-se que o artigo 165 da Lei nº 9.503 (CTB) tipifica a infração cometida pelo condutor que dirige sobre influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, trazendo a medida administrativa adequada para o caso, vejamos:

Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)
 Infração - gravíssima; (Redação dada pela Lei nº 11.705, de 2008)
 Penalidade - multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)
 Medida administrativa - recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270 da Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997 - do Código de Trânsito Brasileiro. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)
 Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

O fato de condutor recusa-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na

forma estabelecida pelo art. 277¹⁸, denota infração gravíssima, tendo como consequência multa 10 (dez) vezes e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses, tendo como consequência o recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270¹⁹, conforme previsão expressa no artigo 165-A, artigo este, incluído pela Lei nº 13.281, de 2016.

O artigo 291 do Código em comento define que em relação aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, dispostos no Código, aplica-se as normas previstas, tanto no Código Penal como no Código de Processo Penal, se não tiver disposição de modo diverso. Portanto, incide nestes crimes as normas da parte Geral do CP como também as previstas na Parte Especial do mesmo dispositivo penal.

Em relação aos homicídios praticados na direção veicular o CTB trata do tema no artigo 302:

Art. 302. Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor:

Penas - detenção, de dois a quatro anos, e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§1º No homicídio culposo cometido na direção de veículo automotor, a pena é aumentada de 1/3 (um terço) à metade, se o agente:

I - não possuir Permissão para Dirigir ou Carteira de Habilitação;

II - praticá-lo em faixa de pedestres ou na calçada;

III - deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal, à vítima do acidente;

IV - no exercício de sua profissão ou atividade, estiver conduzindo veículo de transporte de passageiros.²⁰

Continua o Código no artigo 306:

¹⁸ Art. 277. O condutor de veículo automotor envolvido em acidente de trânsito ou que for alvo de fiscalização de trânsito poderá ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que, por meios técnicos ou científicos, na forma disciplinada pelo Contran, permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa que determine dependência. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 2º A infração prevista no art. 165 também poderá ser caracterizada mediante imagem, vídeo, constatação de sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora ou produção de quaisquer outras provas em direito admitidas. (Redação dada pela Lei nº 12.760, de 2012)

§ 3º Serão aplicadas as penalidades e medidas administrativas estabelecidas no art. 165-A deste Código ao condutor que se recusar a se submeter a qualquer dos procedimentos previstos no caput deste artigo. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016)

¹⁹ Art. 270. O veículo poderá ser retido nos casos expressos neste Código.

(...)

§ 4º Não se apresentando condutor habilitado no local da infração, o veículo será removido a depósito, aplicando-se neste caso o disposto no art. 271. (Redação dada pela Lei nº 13.281, de 2016) (Vigência)

²⁰ BRASIL. LEI Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 13 set 2017.

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

Penas - detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

§ 3º O Contran disporá sobre a equivalência entre os distintos testes de alcoolemia ou toxicológicos para efeito de caracterização do crime tipificado neste artigo.²¹

Verifica-se com o previsto no artigo 306 do CTB, que a infração cometida com a embriaguez ao volante deixa de ter relevância apenas administrativa, prevendo a responsabilidade do condutor no âmbito criminal.

3.2 LEI 11.705 (LEI SECA)

Em 19 de Junho de 2008 foi promulgada a Lei 11.705, popularmente conhecida como Lei Seca, com ela foi alterado o Código Brasileiro de Trânsito, proibindo que condutores com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a seis decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, dirijam veículo automotor, na via pública. De fato, antes da Lei, não existia previsão quanto ao teor alcoólico para efetivação do crime, bastava que o motorista estivesse alcoolizado.

A Lei Seca pode ser considerada uma inovação legislativa, ela nasceu dos anseios populares que não suportavam mais tanta violência no trânsito, fruto de condutores irresponsáveis que dirigiam veículos sob a influência de álcool e outras drogas, tendo como consequências a supressão de vidas. Noutra seara, discute-se se a Lei Seca pode ser considerada uma lei in(constitucional), mas ante qualquer discussão vale lembrar que apesar da Constituição garantir o direito de um indivíduo não produzir provas contra si mesmo, não se pode esquecer que o direito individual, mesmo que garantido constitucionalmente, não pode se sobrepor sobre o direito coletivo ou interesse coletivo, que nesse caso é de ter o máximo de vidas poupadas, com isso mitiga-se os danos, inclusive para o condutor,

²¹ BRASIL. LEI Nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 13 set 2017.

considerando-o individualmente, o qual deve abrir mão de seu interesse individual para atender o interesse coletivo e como cidadão, contribuir de forma decisiva para o interesse coletivo, que é a paz social. O objetivo essencial da lei é salvar vidas, não é punir simplesmente.

Ressalte-se que o artigo 291 do CTB deixa claro que “aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995, no que couber.” Interessante destacar que depois de promulgada a Lei nº 11.705 de junho de 2008, deixou-se de prever o instituto da transação, conciliação e representação previstos na Lei nº 9.099 para os crimes de lesão corporal cometidos no trânsito por pessoas embriagadas, transitando com velocidade acima de 50 (cinquenta) Km para a máxima velocidade permitida para a via e “racha”, portanto, em caso de homicídio na modalidade culposa cometido no trânsito e “racha” (incisos II e III, § 1, artigo 291 do CTB), o rito do procedimento deverá ser o ordinário.

Então, sabe-se que a condução de veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência tem como pena prevista em lei detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor. A constatação será efetivada pela verificação de concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar ou sinais que indiquem alteração da capacidade psicomotora. A verificação poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia ou toxicológico, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

3.3 MODIFICAÇÕES NA LEI SECA (LEI 12.760/2012)

Em dezembro de 2012 foi sancionada a Lei 12.760, aprovada pelo Congresso Nacional, com nova alteração no Código Brasileiro de Trânsito, que estabeleceu tolerância zero ao álcool e reforçou os instrumentos de fiscalização do cumprimento da Lei Seca: provas testemunhais, vídeos e fotografias passaram a ser aceitos como provas de que um motorista dirige sob efeito de álcool. A Lei também aumentou o valor da multa para quem for flagrado embriagado ao volante, de R\$ 957,70 para R\$ 1.915,40. Se reincidir em menos de um ano, a multa dobra (R\$ 3.830,80) e o motorista tem a carteira e os documentos do carro apreendidos.

A Lei 12.760/2012 pode ser considerada a nova Lei Seca, uma vez que houve inovação na Lei, no que tange aos meios de prova para constatação de alcoolemia e ou outra substância psicoativa, pois, conforme o conteúdo do artigo 306 do CTB, o estado de embriaguez pode ser comprovado de várias formas, a exemplo através de exames de alcoolemia, vídeos, testemunhas ou outras provas admitidas pelo nosso ordenamento jurídico.

O grande destaque na inovação da Lei reside no entendimento de que a constatação da situação de embriaguez desvincula-se da verificação de percentual mínimo (seis decigramas) de álcool no sangue do condutor realizado por exame evasivo. Isso porque, anteriormente, a embriaguez do motorista era constatada através do exame do “bafômetro” (etilômetro) ou exame de sangue, portanto, dependia unicamente da autorização condutor. De fato, a Constituição Federal de 1988 garante o direito do indivíduo de não produzir provas contra si mesmo, o que dificultava sobremaneira a comprovação do estado de embriaguez. Agora, conforme dito anteriormente, a embriaguez pode ser comprovado através de diversos meios de prova, tais como vídeos, exames de alcoolemia, testemunhas ou outras provas admitidas em direito. De acordo com a regra contida no Código de Processo Penal, sempre que uma infração deixar vestígios, é indispensável a realização de perícia, o que denota a necessidade de encaminhamento ao Instituto Médico Legal para a realização do exame clínico ou de sangue, no entanto, essa obrigatoriedade, pode deixar de ser exigível, excepcionalmente, conforme o artigo 167, CPP, caso o infrator não contribua para a realização. De fato, o exame clínico constitui o meio de prova principal que constata a embriaguez, pois o médico legista é a pessoa mais indicada para avaliar o estado do condutor supostamente ébrio. Sendo assim, as testemunhas, vídeos e outros meios de prova, podem ser utilizados apenas de maneira subsidiária, quando não for possível a realização de perícia, de acordo com o já citado artigo 167 do CPP.

Ao analisar o caput do artigo 306 do CTB, observa-se uma modificação sucinta, porém significativa em relação ao texto anterior. Devido à novel mudança no texto, foi suprimida a expressão “conduzir veículo automotor em via pública”. Interpreta-se que o motorista flagrado dirigindo veículo automotor, que esteja com a capacidade psicomotora alterada, poderá ser preso em flagrante, mesmo que trafegue em área privada, a exemplo de condomínios, garagens, estacionamentos, entre outros, no entanto é de bom alvitre a análise da real lesividade que justifique a tipificação criminal da condução sob efeito de álcool ou outras substâncias em área particulares não “abertas à circulação” de uma forma geral.

3.4 LEI 13.281 DE 2016 E ALTERAÇÕES NO CTB

A Lei 13.281 de 2016, alterou o Código de Trânsito Brasileiro, incluindo o artigo 165-A, o qual complementou as alterações inseridas pela Lei 11.705/2008, bem como da Lei 12.760/2012, notadamente em relação as sanções administrativas para os condutores que se recusam a produzir provas do estado de embriaguez:

Art. 165-A. Recusar-se a ser submetido a teste, exame clínico, perícia ou outro procedimento que permita certificar influência de álcool ou outra substância psicoativa, na forma estabelecida pelo art. 277:

Infração – gravíssima;

Penalidade – multa (dez vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses;

Medida administrativa – recolhimento do documento de habilitação e retenção do veículo, observado o disposto no § 4º do art. 270.

Parágrafo único. Aplica-se em dobro a multa prevista no caput em caso de reincidência no período de até 12 (doze) meses.

Note-se que o foco aqui é na sanção administrativa para os condutores de veículos que se recusam a ser submetidos ao teste do bafômetro, a exame clínico, a perícia ou a outro procedimento que permita certificar a influência de álcool ou outra substância psicoativa em seu organismo. Observe-se que a mudança trazida pela Lei 13.281 é de fundamental importância para salvaguardar a vida de milhares de pessoas que são vítimas de motoristas irresponsáveis que ingerem álcool e saem pelas vias a matar pessoas, assumindo inclusive os riscos inerentes à sua atitude irresponsável. Não há, dessa forma, que se falar nos princípios constitucionais inseridos nos incisos LVII e LXIII do 5º da Constituição Federal de 1988, os quais preveem o princípio da presunção da inocência e o princípio da não autoincriminação, respectivamente.

A criação do Estado é necessária para que este, de forma soberana, faça o possível para que o interesse coletivo se sobreponha ao interesse individual, mesmo que para isso seja necessário sacrificar alguma garantia fundamental prevista constitucionalmente. Para tanto nas relações entre Estado e indivíduo, torna-se necessário, entender o direito coletivo sob um aspecto mais amplo.

4 JULGADOS SOBRE DIREÇÃO E ÁLCOOL

4.1 APELAÇÃO CRIMINAL nº 0000336-29.2010.815.0141 – Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba.

APELAÇÃO CRIMINAL. PRESCRIÇÃO DA PRETENSÃO PUNITIVA ESTATAL, PELA PENA EM CONCRETO, NA MODALIDADE RETROATIVA. INOCORRÊNCIA. PREJUDICIAL REJEITADA. CRIME DE TRÂNSITO. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. CONDENAÇÃO. RECURSO DEFENSIVO. PEDIDO DE ABSOLVIÇÃO. IMPOSSIBILIDADE DE ACOLHIMENTO. CRIME PRATICADO AINDA NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 11.705/2008. EXAME PERICIAL REALIZADO. TEOR DE ÁLCOOL POR LITRO DE AR ALVEOLAR PULMONAR SUPERIOR AO PARÂMETRO LEGAL. PERIGO DE DANO. PRESCINDIBILIDADE. CRIME DE PERIGO ABSTRATO. MATERIALIDADE SOBEJAMENTE DEMOSTRADA. CONDENAÇÃO QUE SE MANTÉM. DESPROVIMENTO DO RECURSO. Inocorre a prejudicial de mérito referente à prescrição da pretensão punitiva na modalidade retroativa, quando entre a data do início da contagem e a do marco interruptivo não há o decurso de tempo suficiente a caracterizá-la. Para a caracterização da materialidade do delito previsto no art. 306 do CTB, com a redação dada pela Lei nº 11.705/2008 e regulamentação pelo Decreto nº 6.488/2008, basta que o motorista seja flagrado, na direção de veículo automotor, com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou, ainda, concentração de álcool por litro de ar expelido dos pulmões igual ou superior a três décimos de miligrama. Conforme firmado em nossa jurisprudência, inclusive no âmbito do STJ, o delito de embriaguez ao volante é de perigo abstrato, que visa a proteger a i (TJPB - ACÓRDÃO/DECISÃO do Processo Nº 00003362920108150141, Câmara Especializada Criminal, Relator DES. JOÃO BENEDITO DA SILVA, j. em 18-07-2017)

No caso apresentado realizou-se teste de bafômetro (etilômetro) em acordo com a Lei nº 11.705/2008, o qual comprovou o estado de embriaguez alcoólica, com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou, ainda, concentração de álcool por litro de ar expelido dos pulmões igual ou superior a três décimos de miligrama. Nesses casos, conforme firmado na jurisprudência do TJPB, bem como no âmbito do STJ, o delito de embriaguez ao volante é de perigo abstrato, que visa a proteger a incolumidade pública, prescindindo, assim, de comprovação de real e efetivo perigo de dano à integridade física de alguém.

4.2 APELAÇÃO CRIMINAL nº 00158326820158152002 – Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba.

APELAÇÃO CRIMINAL. Código de Trânsito Brasileiro. EMBRIAGUEZ AO VOLANTE. APELANTE QUE CONDUZIA AUTOMÓVEL APÓS INGESTÃO DE BEBIDA ALCOÓLICA. REPRIMENDA CORPORAL E SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO. ABSOLVIÇÃO. REALIZAÇÃO DO TESTE DE ETILÔMETRO. CONSTATAÇÃO DE 0,74 MG/L POR LITRO DE AR EXPELIDO PELOS PULMÕES. DOSAGEM BEM SUPERIOR AO LIMITE LEGAL. PROVAS INCONTESTES DA MATERIALIDADE E AUTORIA. CONFISSÃO EXTRAJUDICIAL. CONDENAÇÃO QUE SE IMPÕE. PEDIDO DE SUPRESSÃO DA PENA DE INABILITAÇÃO PARA DIRIGIR SOB A ALEGAÇÃO DE QUE NECESSITA DIRIGIR PARA EXERCER SUA ATIVIDADE LABORAL. IMPOSSIBILIDADE DE AFASTAMENTO. SENTENÇA MANTIDA. DESPROVIMENTO DO RECURSO. 1. É incabível a

absolvição por insuficiência de provas, teste do etilômetro positivo, aliado à palavra coerente dos policiais que se mostram suficientes para comprovação da autoria e materialidade, atribuídas ao apelante. 2. O legislador não trouxe restrição no sentido de que aqueles que necessitam de automóvel para trabalhar seriam excluídos do cumprimento da pena de suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor.

(TJPB - ACÓRDÃO/DECISÃO do Processo Nº 00158326820158152002, Câmara Especializada Criminal, Relator DES. CARLOS MARTINS BELTRÃO FILHO, j. em 13-07-2017)

Na situação apresentada, a materialidade delitiva, a positivar a existência do delito previsto no art. 306 da Lei nº 9.503/97 (Código de trânsito), encontrou-se comprovada no Auto de Prisão em Flagrante, e na prova técnica consistente no Teste de Bafômetro, cujo resultado foi positivo, com a medida igual a 0,74 mg/l. Conforme as palavras do relator, é incabível a absolvição por insuficiência de provas, teste do etilômetro positivo, aliado à palavra coerente dos policiais que se mostram suficientes para comprovação da autoria e materialidade, atribuídas ao apelante.

4.3 APELAÇÃO CRIMINAL nº 0005869-67.2014.815.2003 – Tribunal de Justiça do Estado da Paraíba.

APELAÇÃO CRIMINAL. DIRIGIR VEÍCULO AUTOMOTOR SOB INFLUÊNCIA DE ÁLCOOL. CONDENAÇÃO. RECURSO DEFENSIVO. PLEITO ABSOLUTÓRIO DEVIDO À AUSÊNCIA DE PROVA TÉCNICA PARA COMPROVAR A MATERIALIDADE DELITIVA. AUSÊNCIA DE LAUDO PERICIAL. IMPOSSIBILIDADE. PROVA DISPENSÁVEL. ESTADO ETÍLICO EVIDENTE. PROVA TESTEMUNHAL. CREDIBILIDADE DOS DEPOIMENTOS PRESTADOS PELOS POLICIAIS E DEMAIS TESTEMUNHAS. PENA CORPÓREA SUBSTITUÍDA. LIMITAÇÃO DE FINS DE SEMANAS. IRRESIGNAÇÃO DEFENSIVA. ALEGAÇÃO DE PREJUDICIALIDADE ÀS SUAS ATIVIDADES LABORAIS. REPRIMENDA RESTRITIVA DE DIREITOS MODIFICADA. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS À COMUNIDADE. REDUÇÃO EX OFFICIO DO QUANTUM DA PENA DE SUSPENSÃO DA HABILITAÇÃO PARA DIRIGIR VEÍCULO AUTOMOTOR. RECURSO PARCIALMENTE PROVIDO. Pela nova redação do art. 306 do CTB, introduzida pela Lei nº 12.760/2012, para a configuração do delito de embriaguez ao volante, não se deve ter como imprescindível a realização de teste de alcoolemia, podendo ser este suprido por outros meios de prova, como o exame clínico, perícia, vídeo, ou a prova testemunhal. [...].

(TJPB; APL 0005869-67.2014.815.2003; Câmara Especializada Criminal; Rel. Des. José Guedes Cavalcanti Neto; DJPB 24/05/2016; Pág. 11).

Destarte que, para ser apreciado a situação de alcoolemia, não necessariamente utiliza-se do etilômetro (bafômetro) para constatação pois, conforme Lei nº 12.760/2012, para a configuração do delito de embriaguez ao volante é prescindível a realização de teste de

alcoolemia, podendo ser este suprido por outros meios de prova, como o exame clínico, perícia, vídeo, ou a prova testemunhal.

5 ESTATÍSTICAS PARA REFLEXÃO

Em 2012, depois do endurecimento da Lei Seca, o percentual de adultos que admitem beber e dirigir nas capitais do país teve queda de 16%, segundo dados do sistema de vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico (VIGITEL) 2014, 5,9% dos brasileiros dizem ainda manter o hábito de conduzir veículos motorizados após o consumo de qualquer quantidade de álcool – o que indica uma queda em relação a 2012, quando 7% dos entrevistados referiram cometer a infração. Os homens (10,7%) assumem mais os riscos da dupla álcool e direção do que as mulheres (1,7%). Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ) e Recife (PE) se destacam como as capitais com o menor percentual de entrevistados que referiu dirigir depois de beber (3%), enquanto Florianópolis (SC) e Palmas tiveram a maior proporção (14%) (11%), respectivamente.²²

Outro indicador importante que já demonstra um possível resultado da aplicação da Lei é a redução, pela primeira vez em dez anos, no número de mortos no trânsito no país. Entre 2012 e 2013, o número de óbitos por vítimas de acidentes de trânsito passou de 44.812 para 42.266, redução de 5,7%. Com isso, a taxa de mortalidade também teve queda de 6,5% em um ano, passando de 22,5 mortos por 100 mil habitantes em 2012 para 21, em 2013.

De acordo com estudo Vigitel, houve uma queda na direção veicular após consumo de qualquer quantidade de bebida alcoólica depois da implantação de dispositivos legais e da adoção de uma fiscalização mais rigorosa. Interessante destacar que a aplicação de leis proibitivas se mostra mais eficaz quando são combinadas com medidas de fiscalização realizadas em locais e horários mais prováveis de ocorrer a mistura álcool/direção. A percepção dos motoristas de que podem ser autuados é a chave para o sucesso da ação fiscalizatória. No entanto, conforme o mesmo estudo, os jovens do sexo masculino ainda são o grupo mais crítico, principalmente na faixa etária entre 25 e 34 anos, pois o percentual de brasileiros que admite beber e dirigir nesse grupo é de 9,8%, bem acima da média nacional.

²² Brasil. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. Vigitel Brasil 2014 : vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico. Disponível em: <http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/vigitel_brasil_2014.pdf>. Acesso em: 05 Out 2017.

No Brasil, em 2013, 42.291 pessoas perderam a vida em acidentes de trânsito. De acordo com os dados mais recentes da Polícia Rodoviária Federal, em 2014, 508 morreram nas rodovias brasileiras em razão de acidentes nos quais houve envolvimento de motoristas alcoolizados. Outras 1.901 pessoas ficaram feridas gravemente em função da mistura álcool/direção em 2014; Os acidentes ocorridos por influência do álcool registrados vêm caindo. Em 2014 foram 7.391, contra os 7.526 de 2013 e 7.594 em 2012.²³

De acordo com as estimativas da OMS, a cada ano 1,2 milhão de pessoas são mortas em todo o mundo e entre 30 e 50 milhões ficam feridas. Os óbitos ocorrem principalmente entre crianças e jovens na faixa etária de cinco a 29 anos, sendo que os jovens do sexo masculino são as principais vítimas. Os custos globais econômicos calculados são de US\$ 1,8 trilhão anuais.

²³ BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. Acidentes. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/dados-abertos/acidentes>>. Acesso em: 23 set 2017.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muito se tem discutido sobre a Lei 11.705/2008, popularmente conhecida como Lei Seca. Há quem advogue que se trata de uma lei inconstitucional por ferir dispositivo contido na Carta Magna, notadamente aquele que diz que “ninguém pode constituir prova em seu desfavor”. Mas será que o interesse individual de não constituição de prova em seu desfavor deve ser sobrepor sobre o interesse coletivo de um trânsito seguro, ou melhor o direito à vida?

O resultado da implantação da Lei Seca e suas inovações no nosso Ordenamento Jurídico pode ser considerado, sim, um avanço social, haja vista que, nenhum direito individual deve ser elevado a uma categoria de direito intocável, sendo assim, e tendo como objetivo maior salvaguardar o interesse difuso, é necessário, sim, uma maior fiscalização por parte dos órgãos governamentais com o fito de desestimular atos individuais (beber e dirigir) em consonância com a efetiva aplicação de punições através do judiciário. A economia social, resultante da aplicabilidade da referida lei, pode ser convertida para investimentos em outra áreas, a exemplo da própria saúde pública que necessita urgentemente de mais recursos para atender as demandas sociais.

Portanto, não se pode considerar a evolução da lei (no caso a lei 11. 705) como inconstitucional pois não pode ser entendido como ferido o interesse individual quando o objetivo é resguardar o interesse público, incluído neste o autor do ato combatido pela lei. Destaque-se que o álcool e direção é uma combinação inaceitável, reprimível pelo corpo social devendo ser desestimulado em prol da coletividade.

Tramita no Senado Federal, na Comissão de Assuntos Sociais, Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 32/2016, o qual dispõe sobre o ressarcimento ao Sistema Único de Saúde (SUS) das despesas com o tratamento de saúde das vítimas de acidentes de trânsito por parte do condutor de veículo que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais, sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. A aprovação deste projeto pode ser considerado mais um avanço, uma vez que, estabelece que o condutor de veículo que cometer os crimes de homicídio ou lesões corporais, sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, deverá ressarcir o SUS das despesas com o tratamento de saúde das vítimas.

Outro projeto ainda em discussão n Câmara dos Deputados é Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 47/2016, que trata da criação do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito – PNATRANS; e acrescenta dispositivo à Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, para dispor sobre regime de metas de redução de

índice de mortos no trânsito por grupos de habitantes e de índice de mortos no trânsito por grupos de veículos. O documento orientará ações e programas para diminuição dos índices negativos no trânsito em todo o país e submeterá os estados a metas anuais, com o objetivo de reduzir pelo menos 50% das mortes por veículos no prazo de dez anos.

ABSTRACT

The Brazilian traffic violence is an uncontested reality, in part, caused by the unhealthy mixing of alcohol and driving. To mitigate this reality the country's legislation has been improving to ensure the safety of people and safeguard lives. This article reflects on the legislative evolution of the topic of drunken driving and its punitive implications. The analysis is based on current legislation that addresses drunk driving and the driving of a motor vehicle, as well as the best doctrine referring to the subject, jurisprudence and related articles. The dissertative work makes the evolutionary analysis of the Law confronting the individual interest and fundamental constitutional guarantees verses collective interest in the construction of the universal right of a safer transit for the collectivity.

Key-words: Traffic legislation. Modifications. Drunken driving.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de Lei da Câmara nº 47, de 2016**. Disponível em: <<http://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/126649>>. Acesso em: 14 nov 2017.

. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 15 ago 2017.

. **Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro de 1941**. Institui o Código Nacional de Trânsito. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-2994-28-janeiro-1941-412976-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 26 set 2017.

. **Decreto-Lei nº 3.651, de 25 de setembro de 1941**. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=28284&tipoDocumento=D EL&tipoTexto=PUB>>. Acesso em: 26 set 2017.

_____. **Decreto nº 4.460, de 11 de janeiro de 1922**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-4460-11-janeiro-1922-567948-republicacao-91396-pl.html>>. Acesso em: 26 set 2017.

_____. **Decreto nº 5.141, de 5 de janeiro de 1997**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-5141-5-janeiro-1927-562830-publicacaooriginal-86934-pl.html>>. Acesso em: 26 set 2017.

. **Decreto nº 8.324, 27 de Outubro de 1910**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-8324-27-outubro-1910-527901-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 26 set 2017.

. **Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928**. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18323-24-julho-1928-516789-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 19 set 2017.

. Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966. **Institui o Código Nacional de Trânsito**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L5108.htm>. Acesso em: 26 set 2017.

. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503Compilado.htm>. Acesso em: 16 ago 2017.

_____. Lei nº 13.281, de 4 de maio de 2016. **Altera o Código de Trânsito Brasileiro**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2016/Lei/L13281.htm> Acesso em: 19 ago 2017.

_____. Ministério da Justiça. Departamento de Polícia Rodoviária Federal. **Acidentes**. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/dados-abertos/acidentes>>. Acesso em: 23 set 2017.

. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Vigilância de Doenças e Agravos não Transmissíveis e Promoção da Saúde. **Vigitel Brasil 2014 : vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico.** Disponível em:

<http://bvsmis.saude.gov.br/bvs/publicacoes/vigitel_brasil_2014.pdf>. Acesso em: 05 Out 2017.

. Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas. **Legislação e políticas públicas sobre drogas no Brasil.** Disponível em: < <http://www.justica.gov.br/central-de-conteudo/politicas-sobre-drogas/cartilhas-politicas-sobre-drogas/2011legislacaopoliticaspublicas.pdf>>. Acesso em: 20 set 2017.

. Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Coletânea de Manuais: Curso Nacional de Formação de Instrutores PROERD.** Ministério da Justiça, 2013.

. Secretaria Nacional de Segurança Pública. **Prevenção ao uso Indevido de Drogas – Curso de Capacitação para Conselheiros Municipais.** Disponível em: < http://www.conselhodacrianca.al.gov.br/sala-de-imprensa/publicacoes/Livro_senasp.pdf>. Acesso em: 17 set 2017.

. Senado Federal. **Revista em Discussão. Dependência Química: Crack assusta e revela um Brasil despreparado.** Ano 2 – Nº8. Disponível em: < http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201104%20-%20agosto/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_agosto_2011_internet.pdf>. Acesso em: 01 out 2017.

_____. Senado Federal. **Projeto de Lei do Senado nº 32, de 2016.** Disponível em: <<http://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/124792>>. Acesso em: 14 nov 2017.

. Senado Federal. **Revista em Discussão. Violência: Explosão de motos e mortes.** Ano 3 – Nº13. Disponível em: < http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201204%20-%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2012_internet.pdf>. Acesso em: 05 set 2017.

. Senado Federal. **Revista em Discussão. Mobilidade Urbana: Hora de mudar os rumos.** Ano 4 – Nº18. Disponível em: < http://www.senado.gov.br/noticias/jornal/emdiscussao/Upload/201305%20-%20novembro/pdf/em%20discuss%C3%A3o!_novembro_2013_internet.pdf>. Acesso em: 15 set 2017.

CARLINI, E. A, (supervisão) [et. al.] **II Levantamento domiciliar sobre o uso de drogas psicotrópicas no Brasil: estudo envolvendo as 108 maiores cidades do país: 2005.** Disponível em: < <http://www.cebrid.com.br/wp-content/uploads/2014/10/II-Levantamento-Domiciliar-sobre-o-Uso-de-Drogas-Psicotr%C3%B3picas-no-Brasil.pdf>>. Acesso em: 19 set 2017.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **OMS: Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul.** Disponível em: < <https://nacoesunidas.org/oms->

brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/>. Acesso em: 27 ago 2017.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DA PARAÍBA. **DIREÇÃO. ÁLCOOL**. Disponível em: <http://juris.tjpb.jus.br/search?q=DIRE%C3%87%C3%83O+E+%C3%81LCOOL&as_oq=&as_eq=&as_epq=&site=jurisp_digitalizada&decisao=todos&client=tjpb_index&output=xml_no_dtd&proxystylesheet=tjpb_index&oe=UTF-8&ie=UTF-8&ud=1&filter=0&lr=lang_pt&getfields=* &sort=date%3AD%3AS%3Ad1&requiredfields=BASE%3AAcordaos%7CBASE%3ADecisao&as_q=>>. Acesso em: 19 set 2017.